

УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ НА МІЖНАРОДНИХ АВТОБУСНИХ МАРШРУТАХ.

В.О. Кошарний, аспірант

Національний транспортний університет, м.Київ

Відкриттю міжнародних маршрутів передують велика підготовча робота, яка включає техніко-економічне обґрунтування відкриття маршруту, вияв можливого об'єма перевезень та характеру пасажиропотоку, вибір траси маршруту, визначення місць зупиночних пунктів, часу на рух, підготовка та заповнення необхідних документів та ін.

Основними якісними показниками організації руху на міжнародному автобусному маршруті є час доставки пасажирів, безпека та зручність поїздки.

Час доставки пасажирів в свою чергу залежить від швидкості руху автобуса.

На швидкість руху автобуса впливають багато чинників. Основними є транспортно-експлуатаційні, а саме: система організації праці водіїв автобусів, тип рухомого складу, довжина маршруту, частота зупиночних пунктів та ін.

Дослідження залежності швидкості руху від довжини маршруту та числа проміжних зупиночних пунктів будемо проводити за допомогою кореляційно-регресійного аналізу. Метою цього аналізу є визначення зв'язку між швидкістю руху автобуса та кількістю проміжних зупинок. Для цього необхідно визначити надійність коефіцієнтів кореляції, розрахувати коефіцієнти регресії.

Кореляційно-регресійний аналіз показує, що між швидкостями руху автобусів та кількістю зупинок існує пряма залежність. За допомогою цього методу можна визначити, як впливає збільшення кількості зупинок на швидкість доставки пасажирів.

Література

- 1.Афанасьев Л.Л. , Воркута А.И. , Дьяков А.Б. , Міротін Л.Б. , Островский М.Б. Пассажи́рские автомоби́льные перево́зки . - М: Транспорт , 1986 . - 220 с .
- 2.Геронимус Б.Л. Экономико - математические методы в планировании на автомобильном транспорте . - М: Транспорт , 1977 . - 114 с .
- 3.Донской В.М. Развитие и организация международных туристических перевозок . - М.: Транспорт , 1994. - 222с .
- 4.Науменко Г.Ф. Методика и организация международного туристического обмена . - М. : Турист , 1991 . - 84с .

ОЦІНКА ЗАХОДІВ З ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Д.Л. Бурко, к.т.н., асистент

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Необхідність оцінки заходів щодо організації дорожнього руху виникає у зв'язку його недосконалістю [1]. Напрямки удосконалення організації

дорожнього руху можуть бути різними і залежати від мети, яка переслідується при розв'язанні того або іншого наукового завдання [1]. Оцінка заходів може проводитися на локальних об'єктах (транспортні розв'язки, регульовані і нерегульовані перетинання), а також на транспортній мережі в цілому. Ефективність заходів щодо організації дорожнього руху оцінюється співставленням витрат, необхідних для їхньої реалізації, з умовами і характеристиками дорожнього руху, які виникнуть після реалізації цих заходів [2]. При цьому прийнято проводити порівняння одержаного ефекту до та після впровадження заходів щодо організації дорожнього руху за рядом показників соціального, економічного і екологічного характеру [2, 3].

Функціонування транспортної системи міста так чи інакше замикається на транспортному потоці. Більшість показників потоку в значному ступені визначається режимом його руху. У свою чергу режим руху залежить від параметрів транспортного потоку, дорожньої мережі, організації дорожнього руху. Характеристики транспортного потоку і параметри вулично-дорожньої мережі міста залежать друг від друга. У зв'язку із цим, особливий інтерес представляє критеріальна оцінка заходів, спрямованих на підвищення ефективності функціонування міської транспортної мережі.

Для оцінки соціальних наслідків ухвалених рішень можливе використання наступних критеріїв: загального часу руху транспортних засобів, транспортно-експлуатаційних витрат, пробігу транспортних засобів по мережі.

Екологічні наслідки заходів, у більшості випадків, прийнято оцінювати по викиду основних токсичних компонентів, питомих зміст яких у відпрацьованих газах є найбільшим.

Найбільший інтерес при удосконаленні елементів транспортної мережі представляє розрахунок економічних показників ефективності пропонованих заходів. Слід зазначити, що при переході від планової економіки до ринкової, відбулася кардинальна зміна методики розрахунків витрат по проектах реконструкції і будівництва міської транспортної мережі, а також оцінки строків окупності заходів. У ході еволюції методики відбулася відмова від нормативних показників оцінки економічної ефективності інвестицій.

В наш час, особлива увага приділяється методикам обґрунтування ставки дисконту для оцінки ризиків інвестиційних проектів і їх оцінки по сукупності наступних показників: чиста приведена вартість, внутрішня норма рентабельності, строк окупності.

Література

1. Лобанов Е. М. Транспортная планировка городов. / Е. М. Лобанов – М.: Транспорт, 1990. – 240 с.
2. Кликовштейн Г. И. Организация дорожного движения / Г. И. Кликовштейн, М. Б. Афанасьев. – М. : Транспорт, 1992. – 207 с.
3. Хомяк Я. В. Организация дорожного движения / Я. В. Хомяк – К. Вища шк., 1986. – 271 с.